

vélo-cité

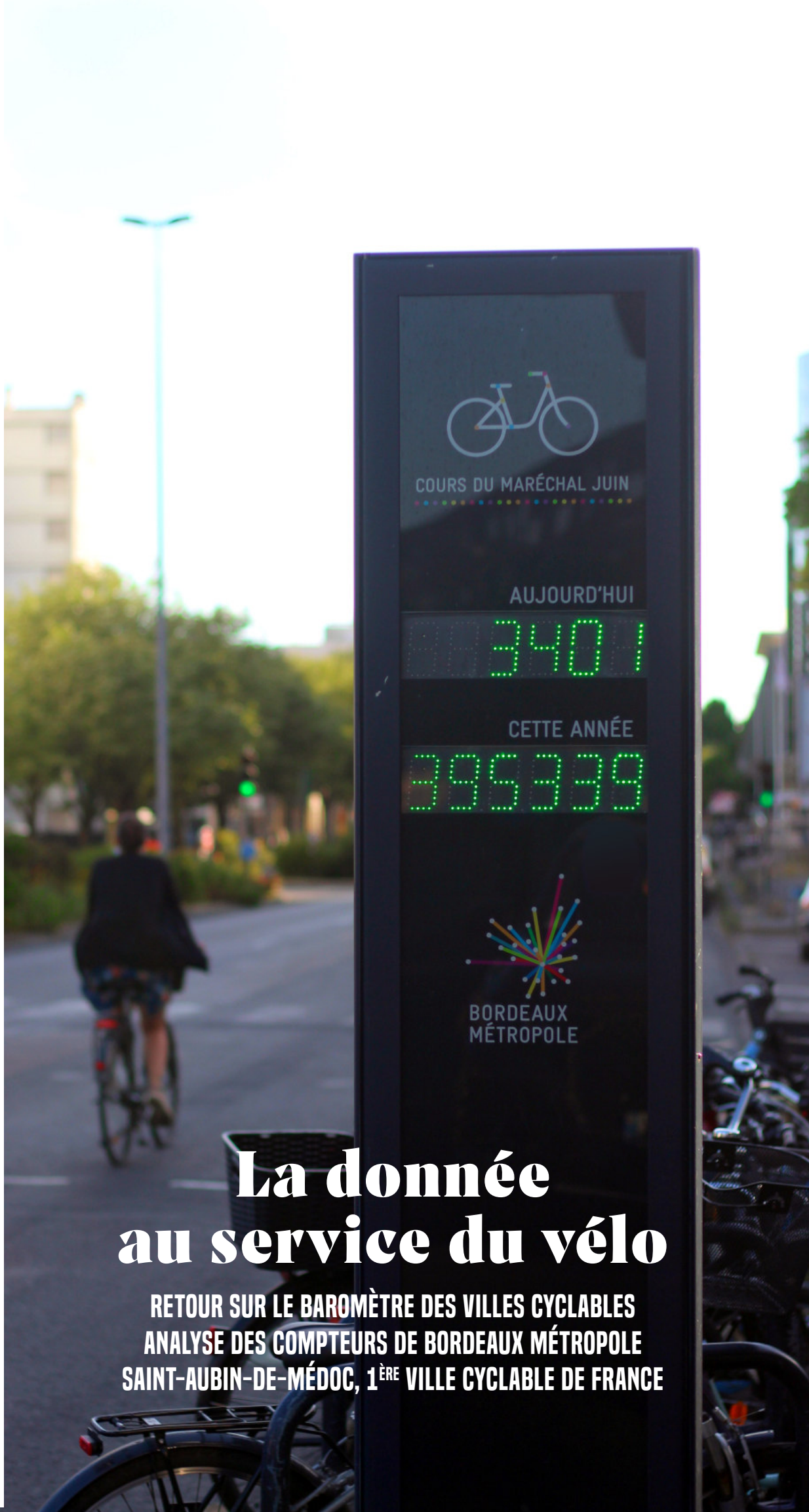
DÉFENSE ET PROMOTION DU CYCLISME URBAIN DANS LA MÉTROPOLE BORDELAISE



ÉTÉ 2022

156

BULLETIN OFFERT



La donnée au service du vélo

RETOUR SUR LE BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES
ANALYSE DES COMPTEURS DE BORDEAUX MÉTROPOLE
SAINT-AUBIN-DE-MÉDOC, 1^{ÈRE} VILLE CYCLABLE DE FRANCE

Équipe éditoriale

Sacha Viel, Mado de la Quintinie,
Adrien Chaud

Maquette et design graphique

Wilfrid De Sa, Franck Lubrano

Photos

Adrien Chaud (sauf mention
contraire)

Les plumes de ce numéro

Adrien Chaud, Nelly Roussel, Satch',
Alain Guérineau, Laura Fall, Philippe
Lallement, Clément L'hénaff, Pascal
Derrache, Paul Lopez, @CyclisteBx,
Vincent Bergeot, Ludovic Fouché,
Véro'

Tirage

800 exemplaires

Tous droits d'auteurs réservés.
Toute reproduction même partielle,
par quelque procédé que ce soit, à des
fins professionnelles, est interdite.
Ne pas jeter sur la voie publique.Vous pouvez nous adresser
vos demandes ou vos articles, à
l'adresse : redaction@velo-cite.org

sommaire

| | |
|--|----|
| Elles sont fraîches | 4 |
| T'as l'asso | 6 |
| Aménagements sur le pont Saint-Jean | 7 |
| Dossier : la donnée au service du vélo | 8 |
| L'épopée d'À Vélo Sans Âge | 14 |
| Le coin culture vélo | 15 |
| Bulletin d'adhésion | 16 |

VÉLO DES VILLES, VÉLO DES CHAMPS

Ludovic Fouché



Mais que fait Vélo-Cité ?

Laura Fall

Janvier

06/01 CA de Vélo-Cité

07/01 Point mensuel aménagements avec Bordeaux Métropole

09/01 Réunion de travail sur la ligne 5 du REVe

09/01 Rencontre avec l'asso « Elie ta rue » (Capucins)

11/01 Point MIDV avec la Mairie de Lormont

14/01 Rencontre avec Incité

25/01 Comité de concertation sur les boulevards

Février

02/02 Rencontre sur la nouvelle voie verte Carnot, avec la Mairie de Cenon

03/02 Réunion du Bureau

04/02 Rencontre avec Olivier Cazaux, Maire-adjoint du quartier de Bordeaux Sud

05/02 Réunion avec les référents des groupes locaux de Vélo-Cité

DU 10 AU 12/02 22^e congrès de la FUB et remise des prix du Baromètre des villes cyclables

11/02 Invitation aux « Petits Déjeuners de la Mobilité » par BAM

11/02 Participation à une émission de RCF à Darwin sur la mobilité

18/02 Entretien préalable à la concertation sur le projet de téléphérique

18/02 Rencontre avec Didier Jeanjean, Maire-adjoint de Bordeaux délégué à la vie apaisée

Mars

03/03 CA de Vélo-Cité

04/03 Point mensuel aménagements avec Bordeaux Métropole

05/03 Participation à une émission de radio avec Slowfest sur la mobilité

10/03 Invitation aux « Petits Déjeuners de la Mobilité » par BAM

10/03 Entretien préalable à la concertation sur le projet de RER Métropolitain

11/03 Formation des bénévoles au travail sur les aménagements

11/03 Rencontre avec le collectif Sadi Carnot du Bouscat pour le réaménagement de la rue de Tivoli

11/03 Renouvellement de la convention avec la Caisse des Dépôts

15/03 Atelier participatif Bricorama

17/03 Clôture de la concertation sur le projet Amédée St-Germain

18/03 Rencontre avec Patrick Papadato, Conseiller Municipal de Bordeaux délégué à la voirie

20/03 Formation des bénévoles au travail sur les aménagements cyclables

24/03 Webinaire sur la vélorue par le CEREMA

24/03 Assemblée Générale 2022

31/03 Groupe de travail sur notre projet de vélorue bordelaise

Avril

19/04 Atelier participatif Bricorama

29/04 1^{re} édition de « Mon concert à vélo » pour le concert de M au Rocher de Palmer

Mai

DU 01 AU 10/05 Formation auditeurs dans le cadre du programme Objectif Employeur Pro-Vélo

05/05 Débat sur l'avenir des rues Furtado et Vilaris avec les habitants, dans le cadre de la vélorue bordelaise

05/05 CA de Vélo-Cité

06/05 Rencontre avec Romain Dostes et Wiame Benyachou, Conseillers Départementaux de la Gironde

06/05 Point mensuel aménagements avec Bordeaux Métropole

DU 10 AU 14/05 Semaine Mai à vélo, au centre commercial Mériadeck

10/05 Inauguration du QG de Cenon en présence des Maires et élus des communes partenaires de la Maison Itinérante du Vélo

DU 12 AU 13/05 Accueil à Bordeaux de Vincent Dulong, Délégué Général de la FUB, rencontre avec Clément Rossignol-Puech et Isabelle Rami

14/05 Participation à une conférence dans le cadre du Mobility Tour

17/05 Atelier participatif Bricorama

17/05 Manifestation contre la suppression définitive des pistes cyclables du pont Saint-Jean

19/05 Invitation aux « Petits Déjeuners de la Mobilité » par BAM

22/05 Fête du Vélo de Pessac

23/05 Participation au comité de la rue de la ville de Bordeaux

Au sein des réseaux sociaux, de nombreux militantes et militants du vélo, que l'on regroupe sous la bannière de la « cyclosphère », échangent et débattent quotidiennement de leur mode de déplacement favori. Anecdotes, bonnes idées, bons conseils, nouveautés et informations utiles sont abondamment partagés, en même temps que sont décriés déboires, incivilités, conflits d'usages, manque d'aménagements ou mauvaise volonté politique. Ce savant mélange permet parfois de faire bouger les lignes, sinon de donner de l'énergie (de la rage ?) pour militer encore plus.

Régulièrement, la cyclosphère, qui semble majoritairement urbaine, est accusée de mépris du monde rural, au motif principal que la solution vélo serait impossible hors des grandes villes. Pourtant, ici en Nouvelle-Aquitaine et ainsi que vous pourrez le voir dans ce numéro largement consacré aux résultats du nouveau Baromètre des villes cyclables de la FUB, ce sont bien les communes rurales qui tiennent le haut du pavé de cette édition 2021.

Vous les connaissez bien entendu, si vous avez eu la chance d'y aller en week-end ou en vacances : Capbreton, Hossegor, Seignosse, Soustons, Vieux-Boucau, Mimizan, Biscarrosse, Ychoux, Le Teich, Andernos, Saint-Aubin-de-Médoc, Créon, Lacanau, Carcans, Hourtin, Soulac-sur-Mer, La Tremblade, Île d'Aix... Ces communes ont obtenu une

note entre A et C, sur une échelle allant jusqu'à G. Toutes ou presque ont en commun d'être traversées par une grande véloroute nationale voire européenne : EV1 (Vélodyssée), EV3 (Espagne - Norvège)... Preuve s'il en fallait que lorsqu'une région ou un département aménage des pistes cyclables, les résultats sont là !

« Oui mais c'est tout plat » va-t-on entendre ; c'est vrai, mais pas seulement : il y a les dunes ! Puis, il y a des contre-exemples : Créon, située dans le terroir vallonné de l'Entre-deux-Mers en Gironde, est classée B dans le baromètre. Et pour les autres, si c'est plat, alors vous savez qu'il peut y avoir du vent !

« Oui mais ce sont des villes touristiques » nous dira-t-on ; c'est vrai, mais ce sont bien les habitants qui ont voté au Baromètre. Les pistes cyclables servent toute l'année, et si l'on peut ne serait-ce qu'aller chez le médecin, à la boulangerie ou à l'école à vélo, c'est déjà ça !

Toutes ces communes ont développé un réseau de pistes cyclables sur leur territoire un peu par nécessité, pour répondre à la forte pression routière qui s'exerce en été, et proposer des alternatives aux résidents en les incitant à se déplacer à vélo en sécurité dans leur bourg. Et puis il y a le contre-exemple : Saint-Aubin-de-Médoc, située dans notre grande périphérie bordelaise et première commune de France toutes catégories confondues au Baromètre 2021 (félicitations M. le Maire !) : un environnement urbain avec

de nombreux lotissements... et beaucoup de pistes cyclables, pas touristiques du tout, mais utilitaires.

Combien de communes en France pourraient se comparer à ces exemples, sur tout ou partie de leur territoire ? Pas trop vallonné, pas trop étalé, sous pression routière, un bourg entouré de lotissements, qu'il faudrait desservir par des pistes cyclables ou voies vertes. Combien de kilomètres de berges de cours d'eau en France pourraient être aménagés entre deux communes voisines pour pouvoir les relier à pied ou à vélo sans difficulté, sans relief et en toute sécurité, de jour comme de nuit, été comme hiver ?

La solution vélo est peu développée en France car les infrastructures vélo sont peu développées, notamment à la campagne, mais rien n'est inéluctable ! Il ne s'agit pas de traverser le département à vélo tous les jours, mais bien d'apaiser nos bourgs et villages pour les déplacements de proximité, ceux qui alors pourraient, quand les conditions s'y prêtent, être effectués autrement qu'en voiture. Les départements, qui en dehors des métropoles ont la compétence routière dans leurs prérogatives, doivent désormais intégrer le vélotaf - c'est-à-dire les déplacements quotidiens à vélo - dans leurs plans mobilité et construire des pistes cyclables utiles au quotidien, permettant notamment le rabattement vers les gares, avec un haut niveau de service cyclable !



FESTIVAL

« OUVRE LA VOIX » REVIENT

La Rock School Barbey organise comme chaque année son festival Ouvre La Voix, entre Bordeaux et Latresne. Cette année représentera la 20^e édition du festival, avec des concerts tout le long de la voie verte Roger Lapébie. Quatre départs différents seront organisés, notamment grâce à Vélo-Cité, de communes de la Métropole et des alentours. Des navettes seront également prévues pour les cyclistes du samedi, tout comme la possibilité de louer des vélos à Créon.

Rendez-vous donc les 2, 3 et 4 septembre 2022.

Plus d'infos sur rockschool-barbey.com



PROJECTION

LA ROUE LIBRE EST FÉMINISTE

Une soixantaine de personnes étaient présentes jeudi 14 avril pour la projection du film *La Roue Libre*, suivie d'un débat avec la réalisatrice Sarah Denard, Nora Balage, autrice du guide « La pratique du vélo a-t-elle un genre ? », et notre responsable de la vélo-école Sébastien Rousseau. Le film plonge dans une vélo-école toulousaine, et suit des femmes qui ont décidé de vaincre leurs peurs et d'apprendre à pédaler, portant le vélo comme arme d'autonomie. La projection était précédée d'une balade culturelle à vélo, sur les pas des femmes qui ont marqué l'Histoire à Bordeaux, avec Yves Simone.



MAI À VÉLO

VÉLO-CITÉ INVESTIT MÉRIADECK

Du 10 au 14 mai, Vélo-Cité a investi le centre-ville de Bordeaux en proposant toute la semaine des animations auprès du public du centre commercial Mériadeck. Gravage de vélos, atelier maniabilité pour les plus jeunes, circuit vélo sur le toit, et une conclusion en apothéose avec une bourse aux vélos le samedi. Merci encore au Centre d'avoir permis la tenue de cet événement.



ATELIER PARTICIPATIF

VÉLO-CITÉ x BRICORAMA

En novembre dernier, nous avons tenté une première expérience d'atelier dans un lieu improbable : l'atelier Bricorama du Centre Commercial de Mériadeck. L'expérience s'est révélée positive et cette manifestation est maintenant proposée tous les mois aux habitants de Bordeaux.

C'est au 2^e étage, au sein du magasin Bricorama, que se déroulent ainsi depuis février, tous les 3^e mardi de chaque mois ces ateliers participatifs. Pendant 4 heures, de 11 h 30 à 15 h 30, l'équipe de Vélo-Cité et celle de Bricorama sont affairées à accueillir les participants, les accompagner, leur offrir café et madeleines, leur transmettre avec patience et pédagogie les bases de la réparation, bref à veiller à ce que tout se passe à merveille. Le lieu est convivial et les retours d'expérience très positifs pour le moment. Il n'y a qu'à constater les inscriptions qui ne désempassent pas, les 20 places disponibles chaque mois partant comme des petits pains.

Pour s'inscrire, rendez-vous sur <https://bit.ly/AtelierMeriadeck>.



AMÉNAGEMENT

CONCERTATION POUR UNE PASSERELLE SUR LE PONT FRANÇOIS-MITERRAND

En 2018, la piste cyclable sur le pont François-Mitterrand, pont le plus au sud de la Métropole, avait été brutalement fermée pour permettre une mise à 4 voies de la rocade, prétendument pour supprimer un bouchon et améliorer les conditions de trafic sur la rocade. La conséquence : un détour de 10 km via le pont Saint-Jean, et une grave rupture entre les deux rives de la Garonne. Quatre ans plus tard, une concertation va ouvrir fin juin pour recueillir l'avis du public sur la construction d'une passerelle piétons et vélos en encorbellement sur l'ouvrage. Nous invitons toutes et tous les cyclistes à participer à cette concertation, organisée par la DREAL Nouvelle-Aquitaine :

- réunion publique à Bouliac le 20 juin à 18 h 30 ;
- permanence à Floirac le 25 juin à 14 h, en marge d'un atelier de la MIDV ;
- réunion publique à la Maison du Vélo de Bègles, chez Cycles & Manivelles, le 30 juin à 19 h.

<https://bit.ly/PasserellePontMitterrand>

Événements

19 JUIN 2022

LES 25 ANS DE LA FÊTE DU VÉLO MÉTROPOLITAINE !

Le 19 juin prochain, Vélo-Cité lancera sa 25^e édition de la Fête du Vélo métropolitaine à Bordeaux. Afin de célébrer au mieux le vélo, les festivités seront au rendez-vous avec plusieurs animations familiales et conviviales, en partenariat avec Darwin et TBM.

Une vélo-parade dans Bordeaux

Cette édition débutera en fanfare par une grande vélo-parade dans Bordeaux. Le principe est de déambuler, déguisé ou coloré, au cœur de la métropole bordelaise à travers différentes ambiances festives et musicales. Le cortège de vélos spécialement décorés pour l'occasion se rassemblera au niveau de la place des Quinconces à 10 h 30 puis se déplacera dans les rues du centre ville sur une distance d'environ 7 km avec une arrivée prévue sur le lieu de la fête, rive droite, aux alentours de midi.

Afin de renforcer les festivités, Vélo-Cité a vu les choses en grand en faisant appel à deux collectifs musicaux : Slowfest et NomadMen. Ce dernier assurera l'ambiance de fin de parcours du haut de leur structure déjantée, un char en acier appelé Ethno Machine.

Vélo-village, en partenariat avec Darwin

Élément fort de notre journée festive, le Vélo-Village ouvrira ses portes à 11 h sur l'aire Rafael Padilla en face de Darwin. Vélo-Cité a fait appel à de multiples partenaires qui proposeront sur chaque stand une animation pour donner envie au public de pédaler. Des jeux, des essais de vélos insolites et un spectacle seront également au rendez-vous. En bonus cette année, l'école d'ostéopathie de Bordeaux chouchoutera les participants en proposant un stand sur les bienfaits du vélo, avec massages inclus ! Partenaire de l'événement, Darwin proposera sur son site deux conférences à thématiques différentes, une bourse aux vélos, des démonstrations de BMX et Bike Polo ainsi qu'une fresque sur le thème du vélo et qui sera taguée en direct. Pour clôturer la journée, un DJ set proposera au public un concert.

Clément L'hénaff



14 JUIN ET 29 SEPTEMBRE 2022

MON CONCERT À VÉLO

Le Rocher de Palmer et Vélo-Cité s'associent pour expérimenter une formule incitant à privilégier la petite reine comme moyen de déplacement les soirs de concert.

Ainsi, sur trois soirs d'ici septembre (M le 29 avril, La Colonie de Vacances le 14 juin et Juliette Armanet le 29 septembre), le Rocher et Vélo-Cité se mobilisent pour transformer le parvis en véritable espace « vélo friendly » :

- un accueil sur le parvis du Rocher de Palmer avec une boisson fraîche par les bénévoles sur le stand de Vélo-Cité ;
- les techniciens de Vélo-Cité auscultent avec le cycliste son compagnon à deux roues : un contrôle-diagnostic (entre 5 et 10 min) puis conseils sur les réparations



ou changements de matériel à prévoir à court terme ;

- le stationnement facilité le temps du concert grâce à un espace vélo (environ 100 à 150 places) délimité sur le parvis devant le Rocher ;
- en cadeau bonus, un jeu-concours pour gagner des places de concert sur la programmation du Rocher septembre - décembre 2022.

<https://lerocherdepalmer.fr/mon.concert.a.velo/>

Satch'

À ne pas manquer

MAISON ITINÉRANTE DU VÉLO LA MAISON DU VÉLO RIVE DROITE EST OUVERTE !



Elle était attendue depuis un moment, elle a eu enfin lieu le 10 mai dernier : l'inauguration de notre nouveau local à Cenon. La Maison Itinérante du Vélo et des Mobilités de la Rive Droite, MIDV pour les intimes, possède maintenant son local qui vient soutenir l'action de cette maison du vélo itinérante. Dans une ambiance festive et conviviale, élus, maires des communes partenaires (Bassens, Lormont, Cenon et Floirac) et adhérents.es ont célébré l'arrivée de ce lieu qui permettra de développer les actions de ce programme, notamment avec la permanence du jeudi au local. Plus d'infos : velo-cite.org/le-programme

Prochains ateliers :

Bassens

Juillet 6, 8, 9
Espace Michel Serres

Cenon

Juillet 13, 15, 16
Espace culturel Simone Signoret

Lormont

Juillet 20, 22, 23
Complexe Brassens Camus

Floirac

Juillet 27, 29, 30
Maison des savoirs partagés

UNE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE HAUTE EN COULEURS

Texte : Philippe Lallement

Après une expérience réussie en visioconférence pour l'exercice 2020, nous n'avons pas boudé le plaisir de rassembler les adhérents pour faire le point sur les activités 2021, discuter du projet 2022, faire connaissance avec l'équipe et partager un pot de l'amitié.

L'Assemblée Générale a eu lieu jeudi 24 mars sous la grande halle vitrée du marché des Douves. Une soixantaine d'adhérent-e-s ont voté, et étaient invités à poser des questions via des post-its, qui ont ainsi été étudiées en fin d'AG.

L'équipe s'est totalement renouvelée ces dernières années, et a été accompagnée de dizaines de bénévoles pour les événements et activités de Vélo-Cité. Le nombre de personnes motivées pour aider est très important mais il reste difficile à gérer et animer. Depuis la fin de l'année 2021, Jean s'est attelé, bénévolement, à cette tâche. Qu'il en soit ici remercié. La porte de Vélo-Cité reste toujours ouverte aux bénévoles quel que soit le sujet ou le temps consenti !

Le thème des aménagements reste le cœur de métier de Vélo-Cité. Le rythme des sollicitations devient très élevé et la masse de travail augmente, avec de grands projets pour lesquels Vélo-Cité était actif : plan vélo, boulevards, route de Toulouse, quai de Queyries, pont Saint-Jean... et c'est sans oublier l'action des Cyclo-fiches ou la mobilisation pour le Baromètre des villes cyclables. Après une année blanche en animations,

nous sommes heureux d'avoir pu de nouveau organiser la Fête du vélo métropolitaine ou la balade Les Lumières de la Ville. Les programmes tournent à plein régime : vélo-école, maison itinérante de la rive droite, Au Boulot à vélo.

Le compte 2021 voit un très léger déficit de 841 €, dû à une baisse des montants des subventions mais compensée par une hausse des activités des programmes. En 2022, l'objectif de Vélo-Cité est d'arriver à suivre la cadence et l'augmentation du nombre d'actions à mener avec les communes. L'association souhaite développer encore plus la thématique des aménagements, tout en gardant son autonomie et sa force de propositions. Le Conseil d'Administration a vu trois de ses membres renouvelés, et trois têtes supplémentaires le rejoindre. Un bémol a cependant été souligné, sur le caractère quasi-masculin du CA, à la suite des départs récents : adhérent-e-s qui souhaiteraient nous rejoindre, n'hésitez pas à nous solliciter pour échanger sur les missions, le temps pris... et pourquoi pas devenir administrateur-ice stagiaire !

ÇA BOUGE CHEZ VÉLO-CITÉ

Les uns s'en vont, de nouvelles têtes débarquent : c'est aussi ça la vie d'une association. Faisons le tour des personnes qui nous ont rejoint ces dernières semaines.

Martin : un p'tit Tours et puis s'en va

Martin est resté trop peu de temps chez nous, et c'est bien dommage. Nous avons apprécié son professionnalisme (évidemment), mais aussi sa jovialité et ses quelques principes autour de la pratique du vélo en ville qu'il avait à cœur de défendre ardemment (et il avait bien raison) lors de ces discussions informelles entre collègues. Il avait créé, en parallèle de son activité chez Vélo-Cité, un service de réparation vélo ambulante grâce à une remorque attachée sur son biclou ; depuis quelques semaines, il cherchait un local. Martin en a finalement trouvé un, à Tours.

Clément : un stagiaire bien com il faut

Étudiant en troisième année à l'école Sup de Pub à Bordeaux, notre nouveau stagiaire est spécialisé en communication et rédaction. Présent jusqu'à fin juillet, il nous aide activement à la communication et l'organisation de la Fête du Vélo, qui aura pour thème vélo et santé. On lui souhaite la bienvenue.

Nolwenn : Tech-magicienne

Nolwenn a très rapidement trouvé ses marques dans l'équipe, c'est d'ailleurs comme si elle était déjà là depuis des années... Où trouve-t-elle ce pouvoir ?! Probablement un savant et subtil mélange d'investissement, d'envie de transmettre, de curiosité et d'attention aux autres. Comme un symbole,

elle était des nôtres pour l'inauguration du "QG" de Cenon, mais depuis plusieurs jours déjà, plongée activement dans les préparatifs aux côtés de Wilfrid. À les voir tous les deux, on aurait pensé le binôme en place depuis des années.

Clare : à tout allure

Clare est monitrice cycliste, dotée d'un BPJEPS Activités de Cyclisme, et gérante d'une société de location de vélos basée à Buzet-sur-Baise (Lot-et-Garonne). Ces prochains mois, elle remplace Sébastien, responsable de la vélo-école, parti en formation. Dans son entreprise Cycles Sud-Ouest, Clare propose de la location de vélos le long du canal de Garonne, ainsi que des balades accompagnées et des itinéraires et animations pour découvrir la campagne lot-et-garonnaise. Elle compte bientôt lancer une vélo-école afin de donner des cours de vélo aux adultes et enfants autour de Buzet.

Colombe : Génération Vélo est dans la place

Précédemment chargée de projets à Inscycles au Teich, par ailleurs militante pro-vélo, Colombe travaille pour Génération Vélo, programme porté par la FUB pour déployer le Savoir Rouler à Vélo en France. Elle est co-animatrice régionale pour la Nouvelle-Aquitaine, avec Isabelle, et a trouvé place dans l'espace commun de Vélo-Cité. En savoir plus sur le programme Génération Vélo : <https://generationvelo.fr/>

PONT SAINT-JEAN : POURQUOI NOUS MANIFESTONS

par Adrien Chaud

Depuis des mois, nous alertons les décideurs sur le sort du pont Saint-Jean, amené à un profond remaniement dans le cadre du programme Euratlantique.



Le pont Saint-Jean fait couler beaucoup d'encre. Dans le cadre du programme Euratlantique, destiné à moderniser le quartier de la gare, le pont Saint-Jean va être soumis à de profonds changements, pour requalifier ce pont trop routier. Après l'épisode des pistes cyclables fermées durant les travaux (voir bulletin précédent) pour lequel nous avons manifesté en octobre, nous avons obtenu gain de cause, et le pont possède aujourd'hui une très belle piste dotée, rive gauche, d'une rampe douce, accessible aux personnes à mobilité réduite.

Cela fait cependant des mois que Vélo-Cité tire la sonnette d'alarme sur le projet final de requalification du pont : 2x2 voies pour les automobiles, un large couloir bus de 8 m, et un trottoir de 3 m 50 destiné à la promenade, avec vue sur le Pont de pierre. Oui, vous lisez bien : les pistes cyclables du pont seraient supprimées, au profit de couloirs où se mélangeraient bus, cars et vélos. De plus, les accès au pont seront complètement modifiés : rive gauche, le pont donnerait sur une route très pentue, se terminant sur un immense carrefour à feux, notre future place de l'Étoile, où cyclistes, automobilistes, bus, cars, taxis, seraient mélangés, en espérant que tout se passe bien !

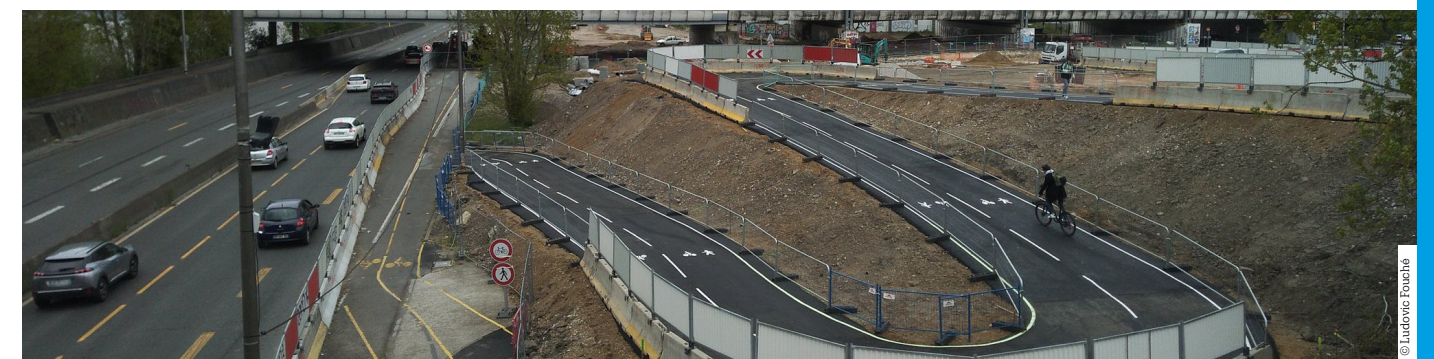
Les pistes cyclables du pont seraient supprimées, au profit de couloirs où se mélangeraient bus, cars, et vélos.

Ce projet est indigne d'un axe de REVe (réseau express vélo) et des attentes des cyclistes qui veulent, comme l'a confirmé le Baromètre des villes cyclables, des aménagements sécuritaires, en site propre, distincts de la circulation générale.

Imagine-t-on une famille à vélo monter vers le pont, sur une rampe pentue, avec des cars interurbains qui les doubleraient en virage ? Les couloirs bus-vélo sont de bons aménagements temporaires, en attendant une requalification complète, comme sur les boulevards. Pas un objectif à déployer massivement !

Face à cela, nous avons manifesté mardi 17 mai, et nous serons amenés à le faire, tant que le projet ne sera pas à la hauteur des enjeux pour les cyclistes. Suite à notre première manifestation, le projet pourrait avoir déjà évolué, avec une nouvelle rampe rive gauche demandée par la ville de Bordeaux à Euratlantique. Nous serons vigilants par rapport aux choix sur le Pont, et n'excluons pas une nouvelle manifestation.

Depuis le 6 avril, une nouvelle rampe piétons et cyclistes a été ouverte en amont. 4 mètres de large, 4 % de pente : un meilleur aménagement que le projet final ! ▼



3^E ÉDITION DU BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES : RETOUR SUR LES RÉSULTATS DANS LA MÉTROPOLE

par Nelly Roussel

La FUB a rendu public le palmarès et les résultats de son enquête des villes cyclables, lors de son congrès en février. L'occasion d'un état des lieux pour le vélo dans la Métropole et la Gironde.

La 3^e édition du Baromètre des villes cyclables s'est déroulée entre septembre et novembre dernier, pour demander aux cyclistes, du quotidien ou du dimanche, s'il est facile et agréable de faire du vélo dans leur commune. L'édition a enregistré une participation record, avec plus de 277 000 contributions qui ont permis de qualifier 1 625 communes, et de produire une cartographie avec plus d'un million de contributions. Ce fort engouement a permis de classer beaucoup plus de communes qu'en 2019 : nos diverses actions de communication ont permis d'en qualifier 35 de plus en Gironde, notamment tout le bassin d'Arcachon et presque toute la Métropole. Cette mobilisation a également permis d'avoir des profils de répondants plus variés. Les résultats sont plus hétérogènes et collent davantage à la réalité, là où les répondants de la précédente édition étaient majoritairement des hommes pratiquant quotidiennement.

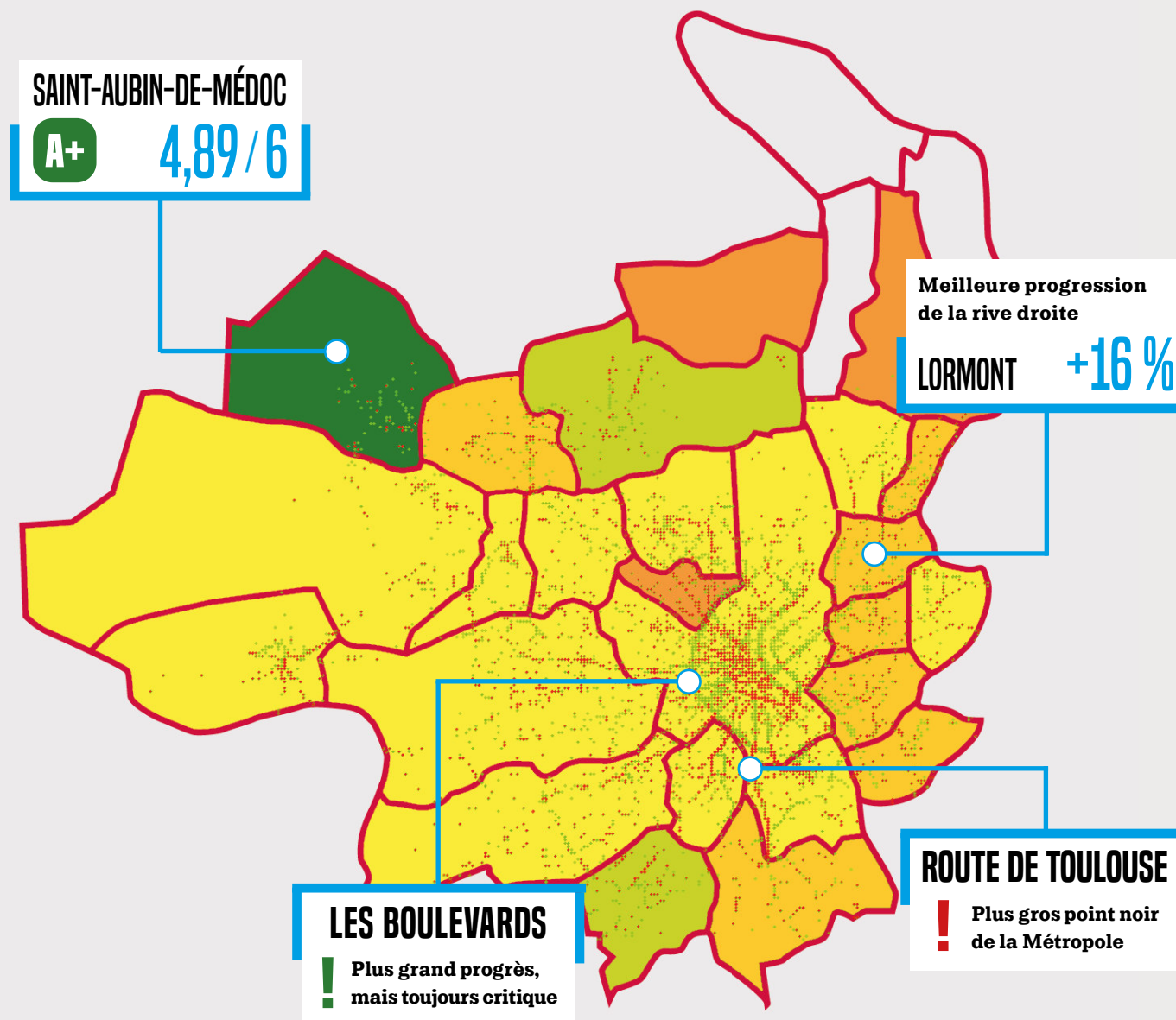
BORDEAUX, DANS LE TOP 10

Bordeaux se voit aujourd'hui attribuer la 10^e place du classement dans la catégorie Grandes villes de plus de 100 000 habitants. La ville stagne : malgré une légère augmentation, elle reste en effet à la 5^e place des villes de plus de 200 000 habitants, comme elle l'était en 2019, avec une note de 3,40 proche de celle de 2019 (3,24). Classée D, elle apparaît donc comme une ville "moyennement favorable au vélo" selon les critères du Baromètre des villes cyclables, avec d'autres villes comme Le Havre, Angers ou Tours. Point positif, les répondants sentent une progression... qui n'est pas suffisante pour répondre aux exigences de sécurité et d'augmentation du trafic cycliste.

Avec une note de 3,4, Bordeaux reste une ville jugée moyennement favorable au vélo.

Globalement, c'est l'insécurité qui prime en termes de ressenti sur les pistes cyclables à Bordeaux comme partout ailleurs en France, notamment chez les enfants et les seniors. Preuve en est que nos aménagements cyclables restent à rendre plus qualitatifs. Le ressenti vis-à-vis du confort stagne et ce critère reste classé D. Si les pistes cyclables se développent, elles ne permettent donc pas de mettre à l'aise les cyclistes de plus en plus nombreux.

Dans l'enquête, les répondants pouvaient placer jusqu'à trois points noirs, ainsi que les lieux sur lesquels on notait des améliorations, ou un manque de stationnement. Les résultats de ce travail cartographique sont très enrichissants. Dans Bordeaux comme ailleurs, la création de nouveaux aménagements de qualité a été saluée. La suppression de voies de circulation automobile au profit du vélo, à Bordeaux sur le cours de la Somme, le cours du Maréchal-Juin, avenue Thiers, mais également rue Lamartine à Talence ou rue Châteaubriand à Pessac, est l'amélioration majeure perçue par les cyclistes. À l'inverse, la rue Fondaudège, le cours de la Marne... et plus généralement les grandes places (Bourgogne, Mondésir, Victoire, Tourny...) ont été souvent pointées comme des sites à améliorer en priorité. La palme du pied revient sans surprise à la route de Toulouse, ciblée par plusieurs centaines de répondants !



Le cas des boulevards est révélateur des difficultés rencontrées : les boulevards bordelais sont à la fois le site avec la plus grande amélioration pour les répondants, mais celui à améliorer de manière critique ! Le progrès amené par les couloirs bus-vélo installés après le confinement est contrebalancé par leur manque de sécurité et de confort. Les aménagements temporaires doivent rester une première étape avant de développer des pistes cyclables en site propre et de largeur adéquate, identifiables et impactantes.

Le stationnement sécurisé est également un passage obligé quand on voit que les vols de vélo sont jugés très fréquents dans Bordeaux (note de G). Et comme on le voit à Strasbourg et Grenoble, l'amélioration de la pratique du vélo ne va pas sans un service de stationnement qui suit. La cartographie donne là encore un support important pour développer de futurs stationnements qui soient pertinents pour les habitants et usagers : un outil dont les municipalités ont tout intérêt à se servir.

UNE MÉTROPOLE GLOBALEMENT À LA TRAÎNE

Même si les répondants jugent encore le travail insuffisant, il est à noter que la Métropole enregistre une progression ces dernières années, avec de plus en plus d'efforts faits par la majorité des communes ; celles de banlieue sont tirées vers le haut par les villes-centre.

Le Baromètre 2021 permet de se rendre compte que les villes de la rive droite ont un retard à rattraper en termes de cyclabilité. La plupart sont jugées plutôt défavorables au vélo, malgré des améliorations ressenties à Lormont (+ 16 %). Cenon tire sa progression de la ville-centre, alors que les côtes sont encore jugés dangereux. Le peu de points verts rive droite sur la cartographie des aménagements peut s'expliquer par l'exigence de plus en plus forte des cyclistes de ces territoires, ces derniers étant certainement habitués à rouler rive gauche, et souhaitent forcément des pistes cyclables aussi sécurisées et confortables sur leur territoire. Le retard ne s'enregistre pas que rive droite : Parempuyre, Le Bouscat, Villenaved'Ornon sont les communes les moins bien classées, recevant la note de F.

Les communes de banlieue sont tirées par le haut par les villes-centre.

D'autres villes se font néanmoins remarquer pour leurs efforts marqués, comme Pessac, Artigues-près-Bordeaux ou Gradignan, affichant toutes une progression ressentie de + 20 %, Gradignan et Blanquefort étant en outre sur le podium. La grande satisfaction vient de Saint-Aubin-de-Médoc, jugée "première commune cyclable de France" avec une excellente note de 4,89.

Retrouvez notre analyse détaillée sur <https://velo-cite.org/2022/02/17/barometre-des-villes-cyclables-3e-edition-retour-sur-les-resultats-dans-la-metropole-bordelaise/>



4 118
CONTRIBUTIONS
sur la Métropole

21 241

POINTS SIGNALÉS
(progrès, priorités,
stationnement)

SENTIMENT
3,07
chez les
femmes

DE SÉCURITÉ
3,15/6
chez les
hommes



+35 COMMUNES
qualifiées
en Gironde



Podium

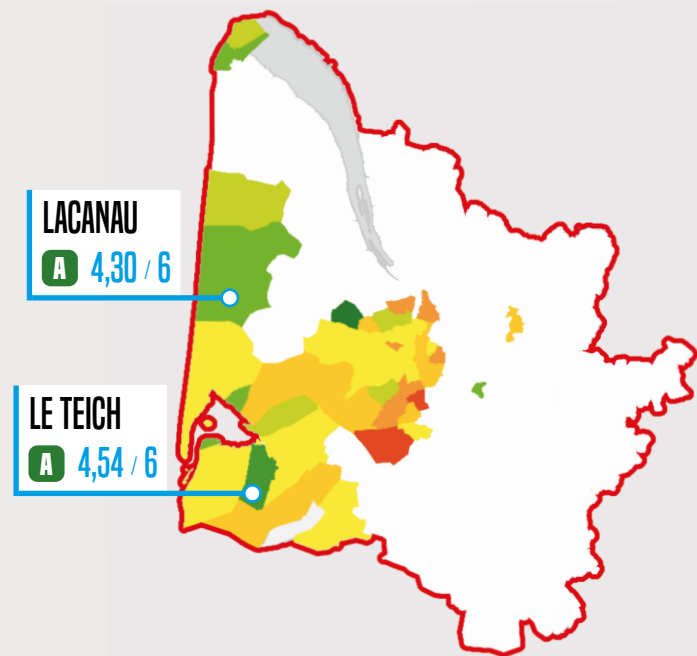
1. Grenoble
2. Strasbourg
3. Rennes

BAROMÈTRE : UN LITTORAL QUI A LA PÊCHE

par Nelly Roussel

Ailleurs en Gironde, de nombreuses communes ont fait une entrée fracassante dans le palmarès du Baromètre des villes cyclables. Le bassin d’Arcachon en est le moteur.

Sur le Bassin, Le Teich tire son épingle du jeu, avec une note de 4,54. Un classement largement mérité, au vu des efforts pour créer un réseau maillé joignant tous les pôles d’activité, ou développer de nombreux services pour les cyclistes. Plus globalement, l’ensemble des communes littorales est apprécié, notamment grâce au réseau cyclable intercommunal de la Vélodyssée, et aux aménagements cyclables présents pour pallier l’explosion du trafic en période estivale. Dans le Médoc, Soulac, Carcans et Lacanau sont également très appréciées. On rappellera tout de même qu’en France la moyenne des communes notées est de 2,98/6, c’est-à-dire en dessous de la moyenne, et équivalent à un E, soit en langage baromètre à un climat vélo « plutôt défavorable ». Le bât blesse notamment du côté de la sécurité à vélo qui enregistre la plus mauvaise note. La sécurisation des déplacements à vélo est la priorité, notamment pour les femmes avec 57,5% des votantes qui se sentent en insécurité. Le Baromètre des villes cyclables 2021 et le ressenti global des cyclistes qui en ressort confirment donc tous les points d’alerte que Vélo-Cité signale depuis longtemps. Charge aux décideurs de se servir à bon escient des résultats et de cet outil pour développer une politique cyclable digne de ce nom.



SAINT-AUBIN-DE-MÉDOC, 1^{ÈRE} VILLE CYCLABLE DE FRANCE

par Adrien Chaud

De toute la France continentale, c’est Saint-Aubin-de-Médoc, au nord-ouest de la métropole, qui a obtenu la meilleure note. Il faut dire que ce « village nature » de 7 500 habitants dispose d’un cadre bucolique. La ville s’est construite comme toutes les communes victimes ou bénéficiaires de la périurbanisation et de l’apogée de l’automobile pour attirer les populations travaillant à Bordeaux : autour du vieux bourg, quand le village ne comptait encore que 400 habitants, se sont construits des lotissements, développant la ville progressivement. Mais à la différence d’autres communes, Saint-Aubin a également développé un réseau cyclable, en parallèle de ses voies routières.

« **J’ai consacré [au vélo] 70 % de mon budget voirie pendant 15 ans** » annonçait le Maire lors de la cérémonie de remise des prix du Baromètre. Résultat : les artères de la ville sont longées par de grands trottoirs mixtes piétons - vélos, les autres rues sont limitées à 30 km/h, du stationnement vélo est présent en nombre, ainsi que des pistes à travers forêt et pavillons, raccourcissant les trajets à vélo. Certes, les voies vertes ne sont pas prioritaires, elles accueilleraient difficilement le trafic du Pont de pierre... mais à quoi bon pour une ville de 7 000 habitants ?

Seulement, en visitant Saint-Aubin-de-Médoc, on a tendance à chercher les cyclistes. Là, une personne âgée va acheter son pain à vélo, ici un jeune rentre du lycée... Alors que 67 % des collégiens y viennent à vélo, seuls 2,3 % des actifs prennent la bicyclette pour leur trajet domicile - travail, d’après l’INSEE. C’est une des conséquences de son statut de ville de banlieue : les habitants se sont installés ici pour profiter d’un agréable cadre de vie, tout en travaillant à des kilomètres de leur domicile. Au dernier recensement, 87,5 % des actifs travaillent en dehors de leur commune, dont plus de 1 300 entre Mérignac et Bordeaux.

Saint-Aubin-de-Médoc peut être honorée de sa première place, considérant tous les efforts faits depuis des années pour le vélo, y compris son fameux vélodrome et ses pistes agréables. Elle rejoint in fine toutes les communes du littoral, possédant de jolis aménagements utilisés plutôt pour le loisir... tout en étant encore prise de l’automobile. La première place de Saint-Aubin montre que l’on peut être la ville la plus cyclable de France, tout en ayant peu de cyclistes. Car quand on n’oppose pas les modes, la voiture reste reine.

Devant l’église Saint-Aubin, de nombreux arceaux vélo, prêts à accueillir les pèlerins et clients des commerces de proximité. ▶



CARTOGRAPHIONS NOS VILLES, AVEC OPENSTREETMAP

par Vincent Bergeot (Teritorio, OpenStreetMap France, UMR Passages)

Quel lien entre les vélobox de la métropole et le schéma national de données d’aménagements cyclables ?

Pour les intimes (vous bientôt), cela tient en quelques lettres : OSM. À savoir **OpenStreetMap** (1 mot et 3 majuscules). Souvent connu comme fond de cartes (pour les Cyclo-fiches, la carte de la vélorue bordelaise), l’important est qu’OpenStreetMap n’est PAS une carte mais une base de données cartographiques. Et cette base de données ouverte, tout le monde peut l’utiliser par exemple avec des applications comme Géovélo, Komoot, Maps.me, OsmAnd ou comme fond de carte pour des projets. Vous seriez surpris d’aller voir les attributions des cartes Apple et Facebook... Contribuez-y en renseignant vos connaissances sur votre territoire (Vélo-Cité y est depuis plus de 7 ans) et en ajoutant par exemple tout ce qui touche aux aménagements cyclables : parkings à vélo, vélobox, pistes et bandes manquantes !

Forte de ses 8 milliards de données, 1,7 millions de contributrices et contributeurs, c’est tout un vocabulaire qui est développé pour permettre cet usage international. Pour le vélo, ce vocabulaire (avec d’autres) a participé de l’élaboration du schéma national des données cyclables, schéma construit lors d’ateliers ayant regroupé des producteurs et utilisateurs de ces données (dont pour ne pas les citer la FUB, Géovélo, Vélo & Territoires et d’autres dont plusieurs collectivités).

Heureusement, cet environnement cyclable change, évolue, se modifie. Et donc, en contribuant à OpenStreetMap vous participez à maintenir à jour les données, devenant ce que la communauté OpenStreetMap appelle un jardinier ou une jardinière ! openstreetmap.org

OpenStreetMap, un formidable outil de cartographie participative.

PISTES CYCLABLES EN EUROPE : LA CARTE QUI FAIT MAL

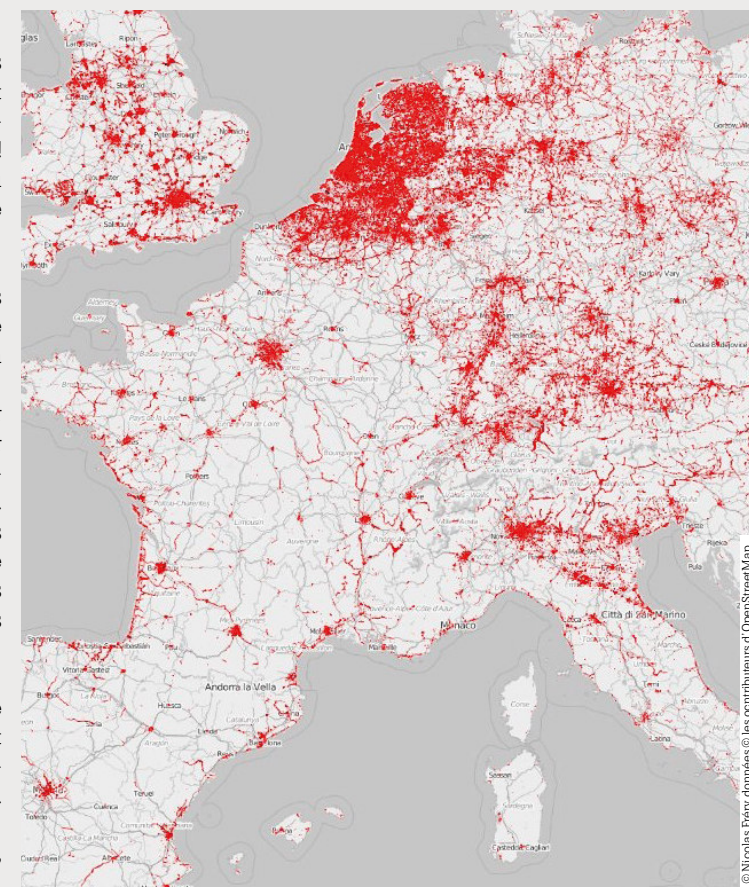
par Alain Guérineaud

Le retard de notre pays en matière d’infrastructures cyclables est considérable. Un retard totalement incroyable par rapport aux pays du Nord qui nous servent de modèle mais aussi à l’Italie du nord, la Grande-Bretagne et des pays situés plus à l’est ! À la vue de la carte jointe, en terme de densité, notre réseau national doit se situer à peu près au même niveau que celui de la Pologne (pas forcément réputée pour son réseau cyclable).

La France étant une destination appréciée, les itinéraires cyclistes touristiques y ont été prioritairement et presque exclusivement développés jusqu’à ces dernières années, à l’exception des grandes villes. Malheureusement si ces itinéraires permettent de découvrir agréablement quelques régions, leur absence quasi totale pour relier villes et villages n’incitent pas les habitants à se tourner vers le vélo pour leurs déplacements de courte distance. La grande majorité des français ayant perdu depuis longtemps l’habitude de se déplacer à bicyclette ne se sentent aucune appétence pour circuler sur des voies partagées avec des véhicules automobiles de tailles imposantes et aux vitesses trop élevées.

Alors que l’Europe souhaite un doublement de la pratique cycliste d’ici 2030 dans tous les pays de l’union, l’équipement en pistes cyclables est un préalable incontournable à la réalisation de cet objectif. Pas sûr que nous en prenions le chemin...

Carte des pistes cyclables aménagées en Europe, à partir des données d’OpenStreetMap. ▶



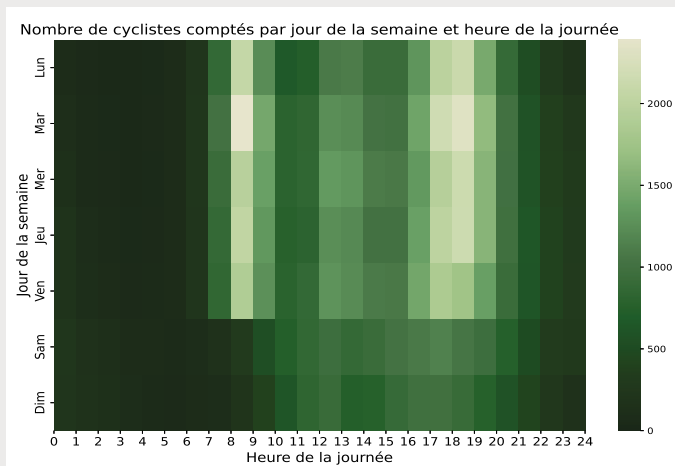
COMPTER LES CYCLISTES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Par [@CyclisteBx](#)

Il existe deux douzaines de points de comptage des cyclistes sur la Métropole. Ces données, publiques, permettent d'analyser finement l'usage du vélo sur le territoire.

Ces compteurs sont constitués d'une boucle enterrée dans la chaussée qui détecte le passage des vélos. Cours du Maréchal-Juin, un totem affiche en temps réel le nombre de passages quotidiens et annuels. L'ensemble des données de comptage est centralisée puis mise à disposition publiquement sur la plateforme open data de Bordeaux Métropole. L'analyse de ces données permet de faire ressortir plusieurs points importants. La pratique du vélo est dominée par les déplacements pendulaires : la carte de chaleur des comptages montre en semaine des pics aux heures de pointe du matin et du soir ainsi que des comptages moins élevés les week-ends. Pendant les vacances scolaires, les comptages baissent de 20 à 50 %.

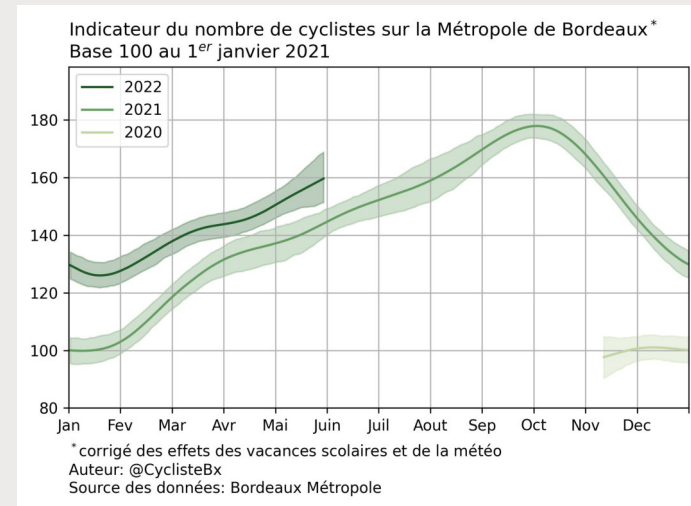
Il est possible de modéliser les effets de la météo sur la pratique cyclable. L'effet le plus significatif est dû aux précipitations avec une **baïsse de 2 %** du nombre de cyclistes quotidien par millimètre de pluie cumulée. Cet effet reste à relativiser puisque la hauteur de pluie cumulée ne dépasse 5 mm qu'une trentaine de jours par an (ce qui entraîne une réduction du nombre de cyclistes de 10 %).



Une fois corrigée des variations hebdomadaires, des effets des vacances scolaires et de la météo, on peut extraire une tendance globale. Elle montre une évolution saisonnière marquée avec une forte augmentation de janvier à octobre puis une baisse entre novembre et décembre. Sur les 3 premiers mois de l'année 2022, on observe une **hausse de 20 %** par rapport à 2021. En mai 2022, la pratique du vélo est en **hausse de 43 %** par rapport à mai 2021.

Sur certains axes, les voitures et les vélos sont comptés en parallèle, cela permet de mesurer directement la part modale des déplacements. Par exemple, cours du Maréchal-Juin, on observe une proportion d'un tiers de vélo tout au long de l'année.

Retrouvez ces analyses ainsi qu'une courbe quotidienne des comptages des cyclistes sur le compte Twitter [@CompteursVelobx](#).



Des boucles magnétiques permettent de compter les cyclistes. Elles sont repérables par ces triangles sur la chaussée ▼



PARKING : UN REMPLISSAGE PAR LE VIDE

Par Paul Lopez [@policedepierrot](#)

Des centaines de places de parking sont libres à Bordeaux, et n'attendent qu'à être remplies. Des kilomètres de voirie pourraient ainsi être libérés pour établir de larges pistes cyclables.

Le compte Twitter [@LiberonsLaRue](#), lancé en juin 2021, se base sur les données "Parking hors voirie" de l'opendata de la métropole bordelaise. Cette base de données, mise à jour très régulièrement pour indiquer la disponibilité des parkings aux automobilistes, archive également ces données. Le compte Twitter publie quotidiennement le taux de remplissage des parkings de l'hypercentre ainsi que celui des parkings autour des quais rive gauche (entre les deux ponts : Pont de pierre et pont Chaban-Delmas). L'objectif du compte est de mettre en lumière les places, souvent en souterrain donc invisibles au quotidien, qui restent vides toute la journée. Ces places pourraient être utilisées différemment. Prenons du recul et essayons de regarder l'évolution de leur nombre sur l'année 2021.

L'hypercentre bordelais est composé de 19 parkings dont la capacité oscille entre 336 (Camille Jullian) et 1 500 places (Bourse - Jaurès). Leur capacité moyenne est de 602 places, mais la répartition n'est pas uniforme. Ainsi, quatre parkings se démarquent par leur capacité : Cité Mondiale (827), Tourny (950), le parking du centre commercial de Mériadeck (1 286) et la Bourse (1 500). Si le stationnement en surface est très consommateur d'espaces, ces grands parkings permettent de soulager les rues. Ainsi, les 1 500 places de la Bourse libèrent l'équivalent de 7,5 km de voitures en file indienne. Cette affirmation n'est cependant valable que si les parkings souterrains sont remplis en priorité.

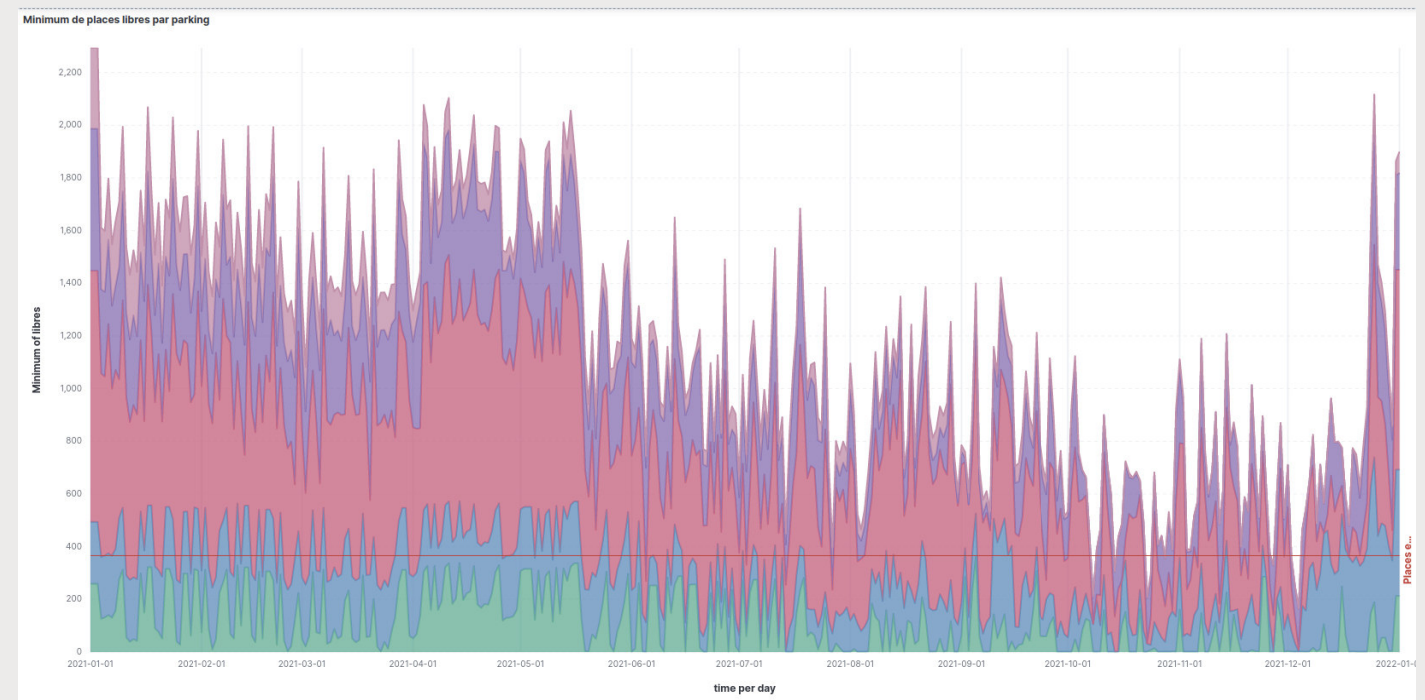
Voici la répartition du minimum de places libres par jour et par parking de l'hypercentre sur 2021. ▼

Le premier constat est la surreprésentation du souterrain du centre commercial de Mériadeck. Si ce parking ne représente que 12 % des places de l'hypercentre, il représente environ 20 % de la somme des minimums de places libres chaque jour de l'année.

On observe des pics chaque fin de semaine : les parkings sont beaucoup moins utilisés le week-end. L'effet pendulaire de la mobilité automobile affecte également ces structures. Ces pics s'amenuisent en octobre et s'inversent avant Noël. En octobre, la présence de la Foire aux Plaisirs des Quinconces remplit les parkings environnants. Début décembre, les parkings du centre sont encore plus remplis durant les week-ends. Les préparatifs des fêtes attirent de nombreux automobilistes dans le centre.

On observe également l'influence des vacances et du troisième confinement, où la place des Quinconces avait été transformée en parking à ciel ouvert.

Derrière cette publication quotidienne, l'idée est de questionner l'utilisation de la surface alors que les parkings hors voirie sont prêts à accueillir de très nombreuses voitures supplémentaires. Sur l'année, en dehors des seuls week-ends de la Foire aux Plaisirs d'octobre et ceux des courses de Noël, les parkings hors voirie des quais avaient suffisamment de places libres pour accueillir toutes les voitures stationnées sur les 366 places existantes en surface entre les ponts de pierre et Chaban. De quoi envisager possible la suppression de ces places en surface, au profit d'un espace plus génèreux pour les piétons et les vélos..



Les analyses quotidiennes des places de parking libre sont disponibles sur le compte Twitter [@LiberonsLaRue](#)

LA GRANDE ÉVASION : UNE ODYSSEE D'À VÉLO SANS ÂGE

Texte et photos : Pascal Derrache, animateur de l'antenne de Bordeaux

Premier Tour de France en triporteur électrique, avec presque 6 000 kilomètres en triporteur électrique, 55 pilotes bénévoles, 100 jours... Un projet un peu fou, proposé par quelques bénévoles de l'antenne lyonnaise pour des résidents d'EHPAD, auquel il fallait croire mais pour lequel au final tout le réseau des antennes d'À Vélo Sans Âge s'est investi. Notre antenne bordelaise s'est chargée d'organiser le parcours Agen – Bordeaux/Bègles, et plus précisément l'étape La Réole – Bordeaux, via Sauveterre-de-Guyenne et la piste Lapébie.



Après plus d'une année d'isolement pour nombre de résidents en EHPAD, nous voulions leur permettre de retrouver les sensations de nos sorties, les cheveux (clairsemés) au vent comme le veut notre mantra du « droit au vent dans les cheveux ».

Ce Tour a donc démarré à Thonon-les-Bains le 21 mai, et est arrivé à Lyon, le dimanche 29 août. De Haute-Savoie à la Bretagne, en passant par Grenoble, Valence, La Grande-Motte, Toulouse, Bordeaux, Rochefort, Nantes, Saint-Brieuc, Paris, Nancy, Strasbourg... "Léon", le triporteur de La Grande Évasion a fait des centaines d'heureux. Carmen (104 ans), Gaston, Yvonne, Odette, Michel, Bruno, Madeleine, Josette, Guy, Monique, Jean, Jacqueline, Marie-Antoinette, Renée, Yvette... tous repartis avec une photo souvenir de leurs aventures à vélo et un immense sourire aux lèvres !

À chaque étape, "Léon" et ses pilotes et accompagnateurs à vélo étaient attendus par des élus, des responsables d'établissements, et surtout par des résident-e-s impatientes de profiter d'une balade dans leur environnement. Plus de 90 établissements ont pu ainsi tester les balades en triporteur pour près de 500 séniors.

Faire sortir ces séniors de leur isolement n'était pas le seul objectif de cette folle odyssee. Notre but était aussi de rencontrer des élus, des responsables associatifs pour leur donner envie de susciter sur leur territoire des initiatives pour permettre aux plus âgés de sortir grâce à ces triporteurs. Bref, d'encourager des vocations pour créer de nouvelles antennes.

Ainsi, le 18 juin au matin, notre petite équipe locale (Marie-Chantal, Marie-Françoise, Jean-Jacques et moi) a accueilli à La Réole, "Jean-Marie l'Alsacien", au guidon depuis Toulouse, arrivé la veille au soir du Mas-d'Agenais, ville avec laquelle son village est jumelé. Après la passation officielle du relais devant la mairie en présence des élus, "Léon" est reparti vers Sauveterre-de-Guyenne, où l'attendait

l'animatrice de l'EHPAD local, en compagnie de plusieurs résidents. Après quelques petits tours, il était temps de rejoindre la piste Lapébie pour rallier (après une pause à la station vélo de Créon) le Pont de pierre à Bordeaux où nous avons donné rendez-vous à nos bénévoles.

Le lendemain matin, 19 juin, nous étions invités par le Pôle Séniors de la ville de Bègles pour présenter l'association et son projet aux habitants et aux élus (très nombreux en cette veille d'élections). Pour clore cette étape girondine, l'après-midi nous avons été accueillis par l'animatrice de l'EHPAD Manon-Cormier. Malgré la pluie, nous avons pu promener plusieurs résidents dans le quartier.

Après une nuit de repos bien méritée dans le garage de Marie-Chantal, "Léon" a été pris en main par Maud et son compagnon, venus tout spécialement de Lyon pour poursuivre l'aventure jusqu'à Nantes.

Ce projet a bien entendu bénéficié de soutiens privés et institutionnels mais aussi du marrainage de la vice-championne de BMX aux Jeux Olympiques 2008 à Pékin, Laëtitia Le Corguillé. On peut dire que ce fut une réussite, comme en témoignent les 80 articles et reportages, les 130 posts Facebook et Instagram. Quant aux retombées pour À Vélo Sans Âge, on les a très vite mesurées au nombre de demandes d'informations et très concrètement par la naissance de nouvelles antennes depuis quelques semaines à Strasbourg, Saint-Nazaire, Orléans...



PHILIPPE ET LE VÉLO

Texte : Satch'

Pour celles et ceux qui ne le connaîtraient pas encore, Philippe Katerine est un chanteur auteur compositeur interprète français complètement barré. En tant que très grand fan, je voulais vous présenter ici deux de ses chansons, véritables hymnes à la pratique du vélo en milieu urbain. Dans « Parivélib' », écrite en 2010 et tirée du magnifique album « Philippe Katerine », il relate ses balades nocturnes dans les rues de la capitale... en vélib. Et invite chacun à faire l'expérience de cette déambulation zen et hors du temps : « Si je peux vous

donner un conseil / Faites du vélib' la nuit / Only la nuit / Et vous verrez comme moi / (...) / La Seine qui dort / Les ponts qui dorment / Tout le monde au dodo et moi sur mon vélo ». Quatre ans plus tard, dans le morceau « Automobile », tiré du formidable album « Le film », Philippe Katerine met en exergue les différences entre l'univers de l'automobiliste et celui du cycliste urbain. Au couplet haché, stressant, inconfortable, qui représente le monde du premier (« Une automobile encore une autre automobile / Une automobile toujours une autre automobile

/ Des automobiles, des automobiles, des automobiles partout », il oppose un refrain doux, serein, mélodique, qui lui, symbolise le second : « Regarde la fille sur le vélo, Comme elle fait bien du vélo / Comme elle se tient bien le dos / Sommes-nous rue de Rivoli ? Ou sommes-nous au paradis ? ». Philippe, merci de promouvoir de cette façon le biclou. Rien que pour ça, je t'envoie un bulletin d'adhésion.

Plus d'infos sur : <http://katerine.free.fr>

LA BOURSE AUX VÉLOS, VUE PAR VÉRO'

Ce jour-là j'ai vu trois super organisatrices affairées à préparer papiers, stylos, matos, dépliant, règlement,

J'ai vu des bénévoles et techniciens chevronnés à qui demander : « eh ! t'as vu ce vélo : pas trop abîmé, pas trop dégonflé, quel prix conseiller, la béquille tu peux l'installer, le vélo tu peux l'essayer, le contrôler ? »,

J'ai vu des étudiants venus aider et j'ai pensé : « Yes, la relève est assurée »,

J'ai écouté des histoires de vélos : le rose d'une fillette qui a grandi, celui d'une dame qui a changé de lieu de vie, ne prend plus le train, exit le vélo ancien,

Ce jour-là j'aurais pu farnier, le soleil aidant, doré à l'océan,

J'ai préféré donner un peu de mon temps et partager notamment café, croissants,

Rencontrer des gens d'horizons différents,

Expérience si riche humainement...

Je vous laisse, je n'ai plus le temps, mon vélo m'attend.

Véro, qui a appris à pédaler sur les quais grâce à Vélo-Cité

PS : Il faut quand même que je vous dise combien j'ai stressé. J'avais préparé un « carrot cake » et c'était mon premier. Ouf, je crois qu'ils l'ont apprécié...

POURQUOI PAS LE VÉLO ?

Comment convaincre les non-cyclistes de se mettre à la bicyclette ?

Vous avez tous déjà eu à faire avec des amis se demandant pourquoi circule-t-on à vélo : il pleut, on ne sent pas en sécurité... Pourquoi ne pas prendre le contre-pied, et se demander pourquoi ne circule-t-on à vélo ? Dans un essai avec une pointe d'humour, Stein van Oosteren prend le pied inverse, pour contre-balancer les arguments contre le vélo. Ou comment nous avons construit une société d'enfants légumes, de personnes subissant les contraintes de l'automobile, là où les Pays-Bas, terres d'origines de l'auteur, démontrent les bienfaits et la liberté de l'usage de la bicyclette.

Un ouvrage à mettre dans les mains du prochain qui ira vous interpeller à bicyclette !

Stein Van Oosteren sera en conférence puis en dédicace à la fête du vélo métropolitaine, le 19 juin à Darwin !



Vous aimez nos actions ? Soutenez-nous !



- Un bulletin d'informations quatre fois par an.
- L'accès aux ateliers de réparation participatifs.
- Des réductions chez nos vendeurs et réparateurs cycles partenaires.
- Des réductions chez nos partenaires : Citiz Bordeaux (autopartage) & Tout Art Faire (balades culturelles à vélo).
- La participation gratuite à des séances de « remise en selle ».
- Des animations réservées aux adhérents.
- Et la possibilité de participer à des groupes de travail et au fonctionnement de l'association.



16 rue Ausone
33000 Bordeaux

contact@velo-cite.org

Tél. 05 56 81 63 89

velo-cite.org

Retrouvez-nous sur :  | 



VÉLO-CITÉ ACCEPTE LA MONNAIE LOCALE MIEL



Bulletin d'adhésion

Coordonnées

- Nom & Prénom :
- Date de naissance :/...../..... Courriel : @
- Adresse :
- Commune : Code postal :

Tarifs cotisation annuelle

Les adhésions couvrent une année civile

- Individuelle : 20 € Petit budget : 5 €
- Famille : 30 € Famille petit budget : 10 €
- Associations : 30 € Entreprises : 50 €
- Adhésion-soutien spécial 40 ans : 100 €*

- Je souhaite recevoir le bulletin en version Papier Numérique
- Boîte à lettre accessible par nos facteurs ? Oui Non
- Famille, nombre de personnes concernées :

Effectuer un don

Déductible à hauteur de 66% de vos impôts sur le revenu

- 20 € 30 € 50 € Autre :

Vous pouvez payer votre cotisation via le site helloasso :

[www.helloasso.com/associations/
velo-cite-bordeaux-metropole](http://www.helloasso.com/associations/velo-cite-bordeaux-metropole)

Par chèque à l'ordre de Association Vélo-Cité et à retourner :

Vélo-Cité Bordeaux - Pôle urbain des mobilités alternatives
16, rue Ausone · 33000 Bordeaux

* Le soutien spécial 40 ans équivaut à un don de 100 €. Il est déductible à hauteur de 66% de vos impôts, soit 33 € après déduction.